

グリーン経営認証取得による効果 (トラック、バス、タクシー)

—平成20年度版—



平成21年7月



交通エコロジー・モビリティ財団
Foundation for Promoting Personal Mobility and Ecological Transportation

目次

1. はじめに	1
2. 検討結果	2
3. 検討のすすめ方	4
3.1 検討項目と効果の検討方法	4
3.2 使用したデータ	4
3.3 データの抽出	5
4.検討結果詳細	6
4.1 燃費、CO2 排出量	6
4.2 低公害車等の保有率	12
4.3 交通事故件数	13
4.4 車両故障件数	15
4.5 認証取得事業者の声	17
参考資料 1 認証取得事業者の属性	19
参考資料 2 認証取得による効果検討の補足説明	23
参考資料 3 行政等による認証取得事業者への優遇、普及支援策	27
参考資料 4 燃費に影響しうる外部環境の変化	28
参考資料 5 グリーン経営認証のチェック項目	30
参考資料 6 倉庫・港湾運送事業での認証取得事業者の声	32
参考資料 7 グリーン経営認証取得による効果の検討委員会委員名簿	33

1. はじめに

交通エコロジー・モビリティ財団では、運輸業界を対象に、中小規模の事業者でも容易に、かつ継続的に環境保全に取り組むことのできるグリーン経営（環境負荷の少ない事業運営）推進マニュアルを作成するとともに、本マニュアルに基づいて一定レベル以上の取組みを行っている事業者に対して、審査の上認証・登録を行うグリーン経営認証制度を、平成 15 年 10 月のトラック運送事業者向けを皮切りに、順次各運輸事業者向けに開始しました。

当財団では、グリーン経営認証制度による環境負荷低減の実効性を定量的に評価するため、認証取得による具体的効果の検討を実施し、認証取得後の燃費向上効果はもとより、交通事故件数の減少、職場モラルの向上等の副次的効果が見られたことを平成 18 年度より公表してきました。この結果、行政等による認証取得事業者への優遇、普及支援策が広がってきています。（注 1）

平成 21 年 3 月末現在、認証登録したトラック運送事業者数は 2,000 社を超え、保有する車両の総数は約 12 万台になりました。これは日本全国のトラック運送事業者の保有車両台数の 10.1%にあたります。また、認証登録したバス事業者数は 72 社、保有する車両の総数は約 1 万 7000 台、日本全国のバス事業者の保有車両台数の 13.3%となりました。認証登録したタクシー事業者数は 188 社、保有する車両の総数は約 2 万 6000 台、日本全国の法人タクシー事業者の保有車両台数の 11.3%となりました。これを都道府県別に割合が高いものとみると、トラックでは愛媛・静岡・富山県が 20%を越え、バスでは静岡・福岡県が約 50%、タクシーでは愛知県が約 48%、東京都・奈良県が約 28%などとなっています（注 2）。

20 年度は、トラック、バス、タクシー事業者における昨年集計したデータに、この 1 年間で新たに更新審査を迎えた事業者のデータを追加して集計を行いました。

認証取得効果検討結果の公表により、認証取得のメリットや社会的意義を運輸事業者に対してアピールするとともに、認証取得事業者に対する荷主や社会からの評価をさらに向上させ、認証取得に向けた取組みの一層の拡大につなげることを目指しています。

注 1 行政等による認証取得事業者への優遇・普及支援策については、「参考資料 3 行政等による認証取得事業者への優遇、普及支援策」をご参照ください。

注 2 認証取得事業者数や保有台数などについては、「参考資料 1 認証取得事業者の属性」をご参照ください。

（お問い合わせ先）

交通エコロジー・モビリティ財団

交通環境対策部 反町

〒102-0076 東京都千代田区五番町 10 番地五番町 KU ビル 3 階

TEL03-3221-7636 FAX03-3221-6674

2. 検討結果

今回の検討により、次のことがわかりました。

①平均燃費 認証前後の比較

認証取得事業者の平均燃費は、認証取得後の2年間で車両総重量8トン以上のトラックの場合認証取得時比4.5% (0.14 km/L)、8トン未満の場合同4.4% (0.25 km/L)、バスの場合同3.7% (0.11km/L)、タクシーの場合同3.2% (0.18km/L)とそれぞれ良くなりました。

②CO₂ 排出削減量

全ての認証取得事業者で同様の燃費改善効果が期待できると仮定した場合、CO₂ 排出削減量は認証取得事業者全体で年間約23万5千トン（トラック19万2千トン、バス2万6千トン、タクシー1万7千トン）と推計されます。

③平均燃費 全国平均との比較（トラックのみ）

トラックの認証取得事業者の平均燃費を全国平均と比較すると、全ての車種区分で全国平均よりも良く、全車種区分の加重平均の比較では全国平均より25.3%良い水準でした。

④低公害車等の保有率

認証取得事業者の低公害車等の保有率は、認証取得後の2年間でいずれも向上しました。

⑤交通事故件数 認証前後の比較

アンケートに回答のあった認証取得事業者の走行距離あたりの交通事故件数は、認証取得後1年目に前年比でトラック25.9%、バス9.5%、タクシー10.5%減少しました。

⑥車両故障件数 認証前後の比較

アンケートに回答のあった認証取得事業者の走行距離あたりの車両故障件数は、認証取得後1年目に前年比でトラック15.0%、バス9.2%、タクシー12.3%減少しました。

⑦認証取得によるメリット（認証取得事業者の声）

認証取得事業者に対するアンケート結果から、認証取得事業者は「燃費の向上」、「交通事故件数の減少」、「車両故障件数の減少」といった当初から期待された効果に加え、「職場モラル・士気の向上」、「お客様からの評価の向上」、「リーダー層の人材育成」といった副次的なメリットも感じていることがわかりました。

この検討結果は、認証取得事業者から提出されたデータに基づき、グリーン経営認証取得による効果を定量的に集計しました。

認証取得事業者からのデータには次の2種類があります。

- **チェックリストによるもの**
燃費・CO₂排出量 低公害車等の保有率
グリーン経営推進として必須の項目ですべての事業者が提出
- **アンケートデータによるもの**
交通事故件数、車両故障件数、認証取得によるメリット（事業者の声）
定期審査時に任意記入（回答率3割程度）

検討項目と検討方法、集計対象となったデータ件数、検討結果の詳細は次項以降をご参照ください。

3. 検討のすすめ方

3.1 検討項目と効果の検討方法

グリーン経営認証取得による効果を検討する項目（集計項目）とそれぞれの検討方法は、次の通りです。

表 1 集計項目と検討方法

集計項目	検討方法	使用したデータ
1. 燃費、CO2の排出量	・グリーン経営認証（以下、認証）取得の前後での平均燃費を比較しました。 ・認証取得事業者の平均燃費と全国平均を比較しました（トラックのみ）。	チェックリスト
2. 低公害車等の保有率	・認証取得の前後での保有率を比較しました。	チェックリスト
3. 交通事故件数	・認証取得の前後での交通事故件数を比較しました。	アンケート
4. 車両故障件数	・認証取得の前後での車両故障件数を比較しました。	アンケート
5. 認証取得事業者の声	・認証取得によりメリットがあったこと（燃費の向上、お客様からの評価向上など）を事業者にアンケートでご回答いただき、集計しました。	アンケート

グリーン経営認証のチェック項目については、参考資料 5 を参照してください。また、今回の集計において考慮されていない因子については、参考資料 2 (1) に集計項目別に整理しました。

3.2 使用したデータ

今回の集計に用いたデータは、認証を取得された事業者に提出いただくチェックリストとアンケートから収集しました。

チェックリストは、走行距離や燃料使用量、車両の保有台数などの定量的なデータを全事業者が必ず回答いただくものです。認証取得の申請を行う新規申請時、1年後の定期審査時、2年後の更新審査時に提出いただきます。アンケートは、交通事故や車両故障の件数、意見や感想を任意に回答いただくものです。認証取得の1年後の定期審査時に提出いただきます。

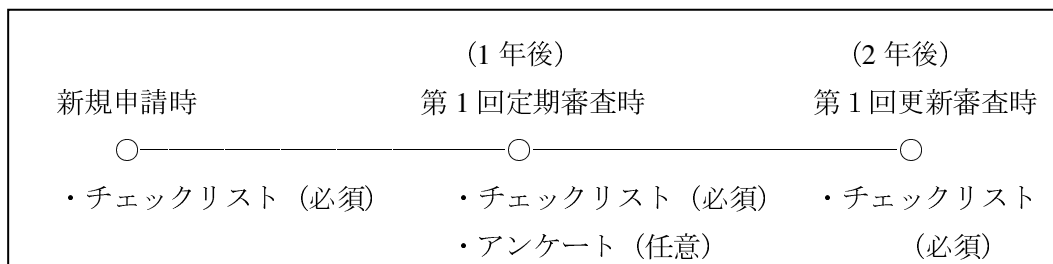


図 1 チェックリストとアンケートの提出時期

チェックリストとアンケートをご提出いただいた事業者の数は、表2の通りです。

表2 チェックリストとアンケートを提出した事業者数（平成21年12月26日現在）

	提出事業者数					
	トラック		バス		タクシー	
	チェックリスト	アンケート	チェックリスト	アンケート	チェックリスト	アンケート
新規申請時	2,643	—	100	—	197	—
定期審査時 (認証取得1年後)	2,256	2,201	74	94	185	255
更新審査時 (認証取得2年後)	1,571	—	50	—	150	—
定期審査時 (認証取得3年後)	1,078	—	34	—	124	—
更新審査時 (認証取得4年後)	422	—	17	—	70	—

(注) 効果の検討は原則として認証取得の申請単位で行いました。この申請単位を事業者と呼んでいます。1事業者に複数の事業所が含まれる場合があります。

3.3 データの抽出

チェックリストやアンケートのデータには、記入洩れや前後での食い違い等もあるので、今回の集計では、異常と思われるデータを除外しています。具体的には、データが一定期間に満たないもの、変化が極端なもの、はずれ値（データを順位付けし上下2.5%のもの）を除くなどを行っています。データを集計に使用できるかどうかの判断は、集計項目によって異なります。抽出の結果、集計に使用できるデータの件数は、表3の通りとなりました。データ1件は1事業者のデータに該当します。

表3 集計に使用できるデータ件数

集計項目	集計に使用できるデータ件数 (事業者数)		
	トラック	バス	タクシー
1. 燃費、CO2の排出量	422件(8トン以上) 373件(8トン未満) 2,179件(全国との比較)	38件	126件
2. 低公害車等の保有率	1,001件	51件	143件
3. 交通事故件数	395件	23件	47件
4. 車両故障件数	341件	16件	31件
5. 事業者の声	2,067件	80件	231件

集計項目ごとの詳細なデータの抽出条件は、参考資料2(3)をご参照ください。

4. 検討結果詳細

4.1 燃費、CO₂ 排出量

(1) 燃費

① 平均燃費 認証前後の比較

認証取得事業者の平均燃費は、認証取得後の2年間で次の通り良くなりました。

車両総重量8トン以上のトラックの場合、4.5% (0.14 km/L) 向上

車両総重量8トン未満のトラックの場合、4.4% (0.25 km/L) 向上

バスの場合、3.7% (0.11km/L) 向上

タクシーの場合、3.2% (0.18km/L) 向上

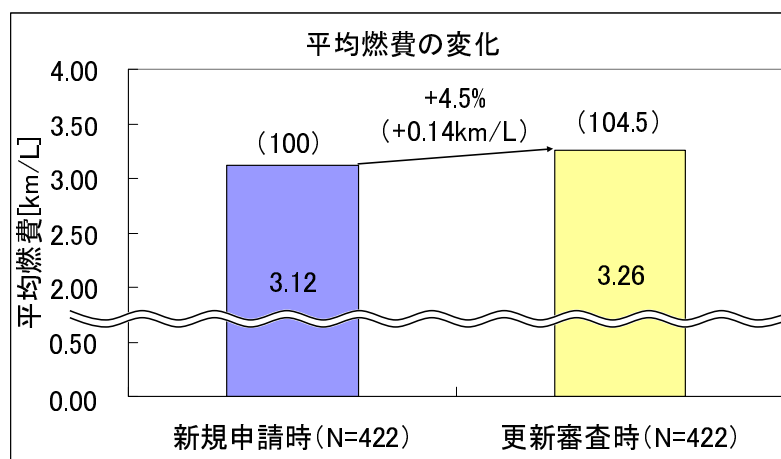
(表1および図1～4)

認証取得事業者の平均燃費（各事業者の燃費の平均）について、認証前後の比較として、新規申請時と認証取得2年後の更新審査時とを比較しました。

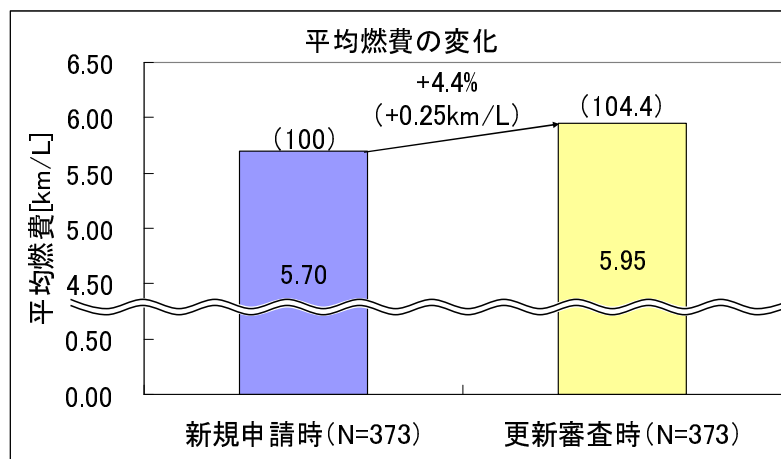
■トラック、バス、タクシー 平均燃費の変化（表1）

業種	車種	新規申請時 燃費 [km/L]	更新審査時 燃費 [km/L]	燃費改善率
トラック	車両総重量8トン以上 (N=422)	3.12	3.26	+4.5%
	車両総重量8トン未満 (N=373)	5.70	5.95	+4.4%
バス	(N= 38)	2.83	2.94	+3.7%
タクシー	(N=126)	5.45	5.63	+3.2%

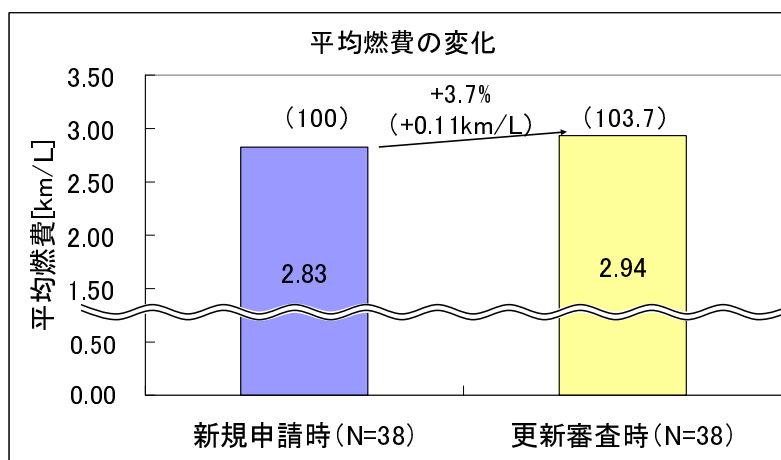
■トラック、車両総重量8トン以上（図1）



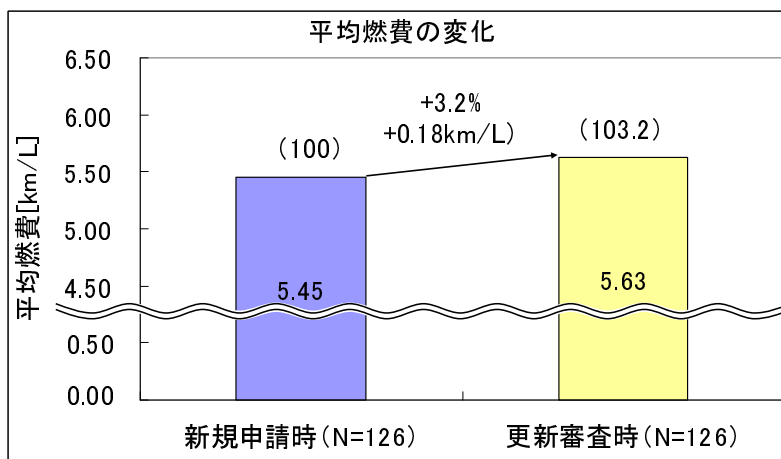
■トラック、車両総重量8トン未満（図2）



■バス（図3）



■タクシー（図4）



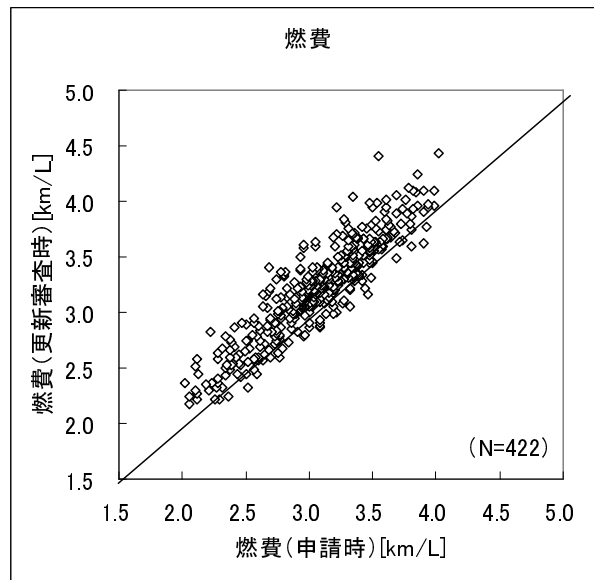
燃費が向上した背景

アンケートの自由記述式の回答には、「エコドライブの徹底」、「ドライバーの燃費に対する意識向上」、「デジタコの導入」、「燃費管理の徹底」、「エコドライブ講習の実施・参加」などに変化があったとの意見が多く見られました。こうしたことが、燃費の向上に結びついていると考えられます。

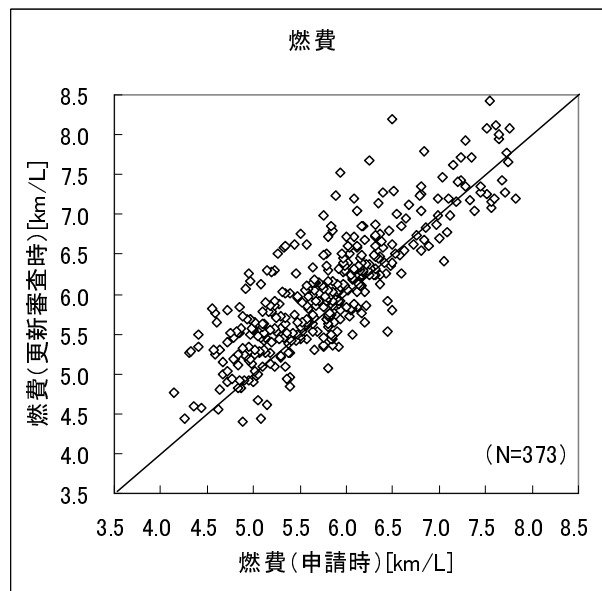
② 事業者別燃費の分布

認証取得事業者ごとに新規申請時と2年後の更新審査時の燃費を比較すると、大半の事業者において燃費が良くなっていることがわかりました(図5～8 燃費が良くなった事業者は、グラフの45度線より上のドットとして示されます)。

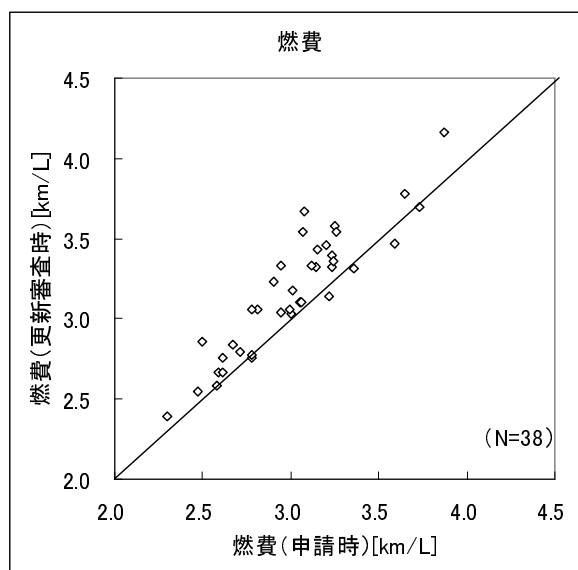
■トラック、車両総重量8トン以上(図5)



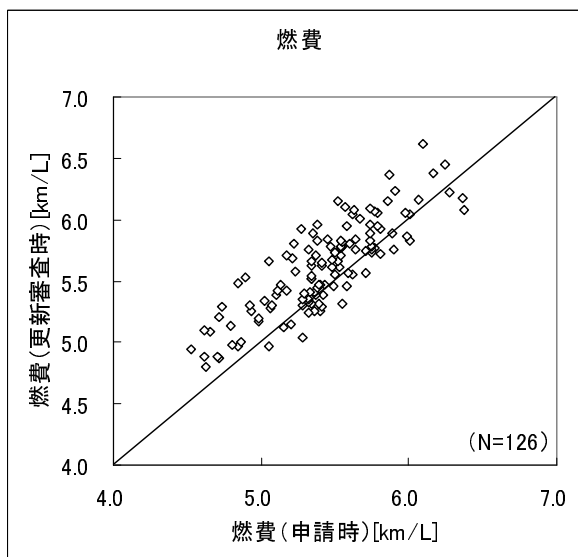
■トラック、車両重量8トン未満(図6)



■バス（図7）



■タクシー（図8）



新規申請時に燃費が良くなかった事業者において燃費の向上が見られる半面、燃費の良かった事業者では燃費向上が頭打ちとなっている場合や、逆に低下する傾向も見受けられます。これは極めて燃費の良かった事業者は、燃費が向上しうる限界にすでに近づいているためと推測されますが、絶対値としてはいずれもかなり高い水準を維持しています。

なお、トラックの車両総重量8トン未満で燃費が向上しなかった事業者のデータ22件について、データチェックとヒアリングを実施したところ、主な理由として次のような状況にあることがわかりました。

- ・全車両平均で燃費向上していたので8t未満の車両の燃費を重視していなかった・・・13件
- ・2t車を減らすなど車両の構成の変更により燃費が悪化したというもの・・・・・・・・・・5件
- ・実車率の向上や業務内容の変更により燃費が悪化したというもの・・・・・・・・・・4件

(2) CO₂排出量

すべての認証取得事業者の車両において同様の燃費改善効果が期待できると仮定した場合、CO₂排出削減量は認証取得事業者全体で年間約 23 万 5 千トン(トラック 19 万 2 千トン、バス 2 万 6 千トン、タクシー 1 万 7 千トン)と推計されます。(表 2)

前項の燃費の前後比較の対象となった事業者が、活動量が一定と仮定し、新規申請時の活動量(年間総走行距離)のまま、更新時の燃費で走行したときの CO₂ 排出削減率は、トラック車両総重量 8t 以上 4.1%、車両総重量 8t 未満 4.8%、バス 4.4%、タクシー 3.3%削減となりました。

これをすべての認証取得事業者の車両において、同様の CO₂ 削減効果が期待できると仮定した場合、新規申請時の活動量(推定の年間総走行距離)のまま、更新時の燃費で走行した時の排出削減量を推計しました。

■全認証取得事業者の認証取得 2 年間の CO₂ 排出量削減率の変化 および CO₂ 排出削減量推計 (表 2)

		認証取得後 2 年間の CO ₂ 排出削減率	年間 CO ₂ 排出削減量 (推計値)
トラック	車両総重量 8 t 以上	4.1%	19 万 2 千トン
	車両総重量 8 t 未満	4.8%	
バス		4.4%	2 万 6 千トン
タクシー		3.3%	1 万 7 千トン
合計		—	23 万 5 千トン

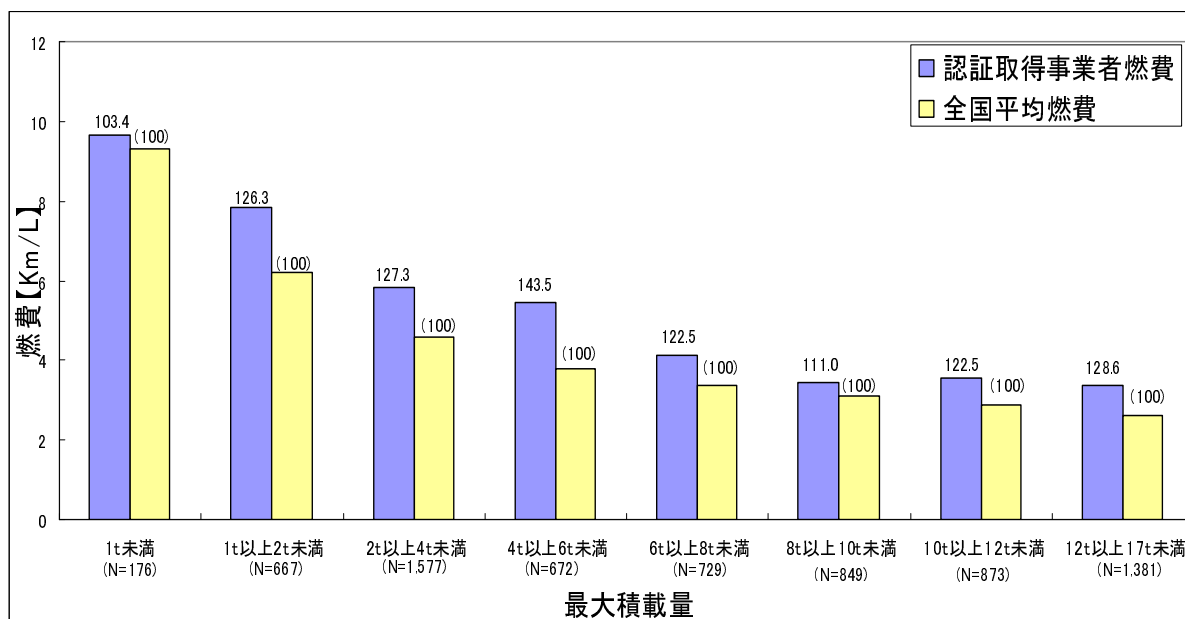
(注)「(1) 燃費」では、各事業者の新規申請時燃費の単純平均値と更新審査時燃費の単純平均値を比較しています。これに対し「(2) CO₂ 排出量」では、対象となる認証取得事業者の CO₂ 排出量総合計に着目するため、走行距離と燃料使用量の総合計から算出した燃費を基に算出しています。

(3) 平均燃費 全国平均との比較（トラックのみ）

トラックの認証取得事業者の平均燃費を全国平均と比較すると、全ての車種区分で全国平均よりも良く、全車種区分の加重平均の比較では全国平均より 25.3%良い水準でした。（図表 9）

全国平均の燃費データとして、平成 18 年に施行された改正省エネルギー法で示されている事業用貨物自動車の最大積載量別燃費（注 1）を用いて、グリーン経営認証取得事業者の平均燃費と比較しました。

■ 認証取得トラック事業者の平均燃費と全国平均との比較（図表 9）



最大積載量	全国平均燃費 (*1) [km/L]	認証取得事業者	
		燃費[km/L]	全国平均を 100 とした時の指数
1t 未満	9.32	9.64	103.43
1t 以上 2t 未満	6.19	7.82	126.33
2t 以上 4t 未満	4.58	5.83	127.29
4t 以上 6t 未満	3.79	5.44	143.54
6t 以上 8t 未満	3.38	4.14	122.49
8t 以上 10t 未満	3.09	3.43	111.00
10t 以上 12t 未満	2.89	3.54	122.49
12t 以上 17t 未満	2.62	3.37	128.63
加重平均	3.24 (*2)	4.06	125.31

(*1) 「貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギー使用量の算定の方法」（平成 18 年経済産業省告示第 66 号）で示されている事業用貨物自動車の最大積載量別燃費を使用。なお、告示で示された燃費は平成 15 年度の自動車輸送統計調査の原データを基に推計したものであり、一方、認証取得事業者の最大積載量別燃費の計測期間は主に平成 18 年度から平成 19 年度であり、測定期間がそれぞれ異なります。

(*2) 全国平均燃費データには加重平均値の算出基礎となる最大積載量別総走行距離、総燃料消費量データがないため

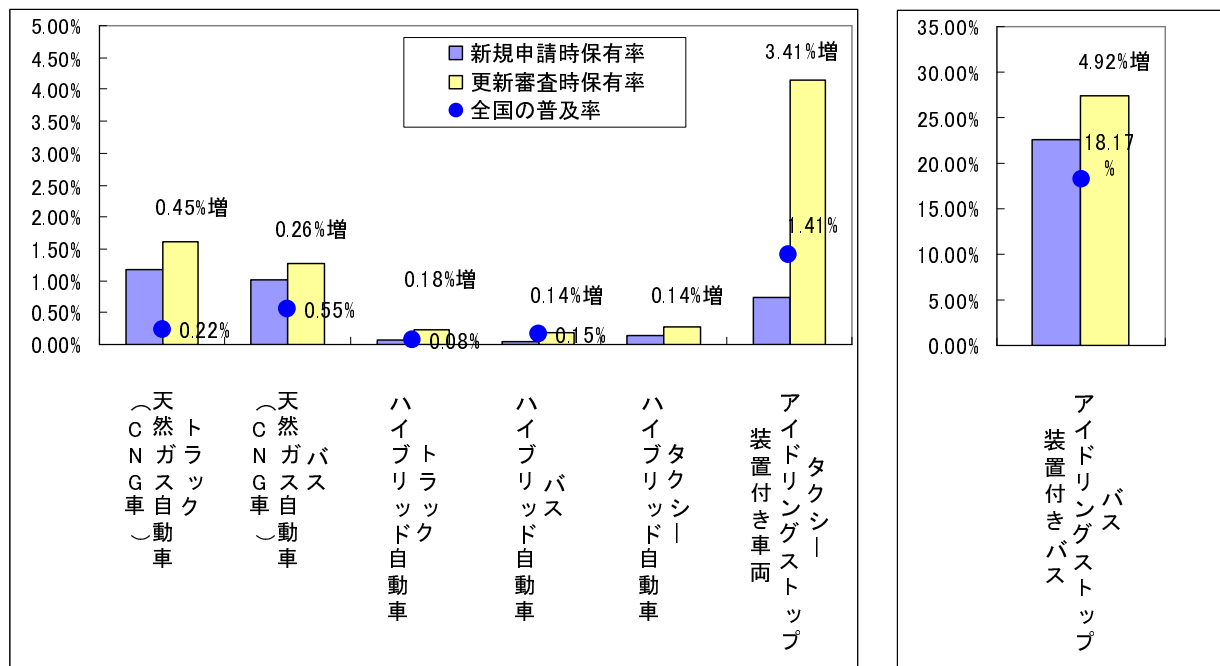
め認証取得事業者の事業者の最大積載量別走行距離を用いて、全国平均燃費の加重平均値を算出しました。

2.2 低公害車等の保有率

認証取得事業者の低公害車等の保有率は、認証取得後の2年間でいずれも向上しました。(図表10)

認証取得事業者の天然ガス自動車、ハイブリッド自動車などの低公害車等の保有率について、認証取得前と認証取得後の2年間で比較しました。

■低公害車等の保有率の変化(図表10)



車種 (注1)	業種	新規申請時保有率	更新審査時保有率	ポイント	全国の普及率 (注2)
天然ガス自動車 (CNG車)	トラック	1.17%	1.62%	+0.45	0.22% a
	バス	1.01%	1.27%	+0.26	0.55% a
ハイブリッド自動車	トラック	0.06%	0.24%	+0.18	0.08% a
	バス	0.05%	0.19%	+0.14	0.15% a
	タクシー	0.14%	0.28%	+0.14	不明
アイドリングストップ装置付き車両	バス	22.56%	27.48%	+4.92	18.17% b
	タクシー	0.73%	4.14%	+3.41	1.41% c

(注1) グリーン経営認証制度では、次の自動車を「低公害車等」と呼んでいます。

- ・天然ガス自動車 (CNG車) ・電気自動車 ・ハイブリッド自動車 ・メタノール自動車
- ・低燃費かつ低排出ガス認定車 (燃費基準達成車及び低排出ガス認定車) ※
- ・ディーゼル自動車から代替したガソリン車及びLPG車
- ・低排出ガス認定車 (上記※以外の低公害車) (バス、タクシーのみ)
- ・アイドリングストップ装置付きバス (バスのみ)
- ・排ガス減少装置装着バス (バスのみ)

(注2) 全国の普及率の算出に用いた車両台数データの出典は、次のとおりです。(20年3月末現在)

- a 財団法人自動車検査登録情報協会、b 社団法人日本バス協会、c 省エネセンター調べ

2.3 交通事故件数

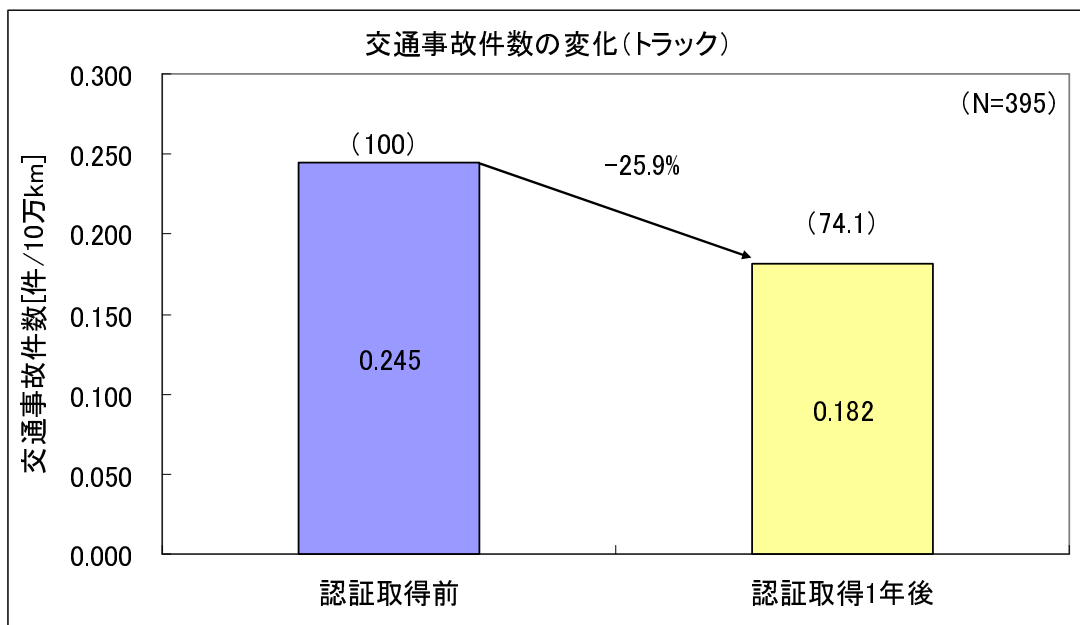
アンケートに回答のあった認証取得事業者の走行距離10万kmあたりの交通事故件数は、認証取得後1年目に前年比でトラック 25.9%、バス 9.5%、タクシー10.5%減少しました。(表3、図11～13)

認証取得事業者に対するアンケート結果によると、交通事故件数の減少は、トラック、バス、タクシーのいずれにおいても、認証取得によるメリットの上位に挙がっています。トラック事業者については「メリットあり」とした事業者が半数近くとなっています。(アンケート結果については、13 ページ以降に掲載)

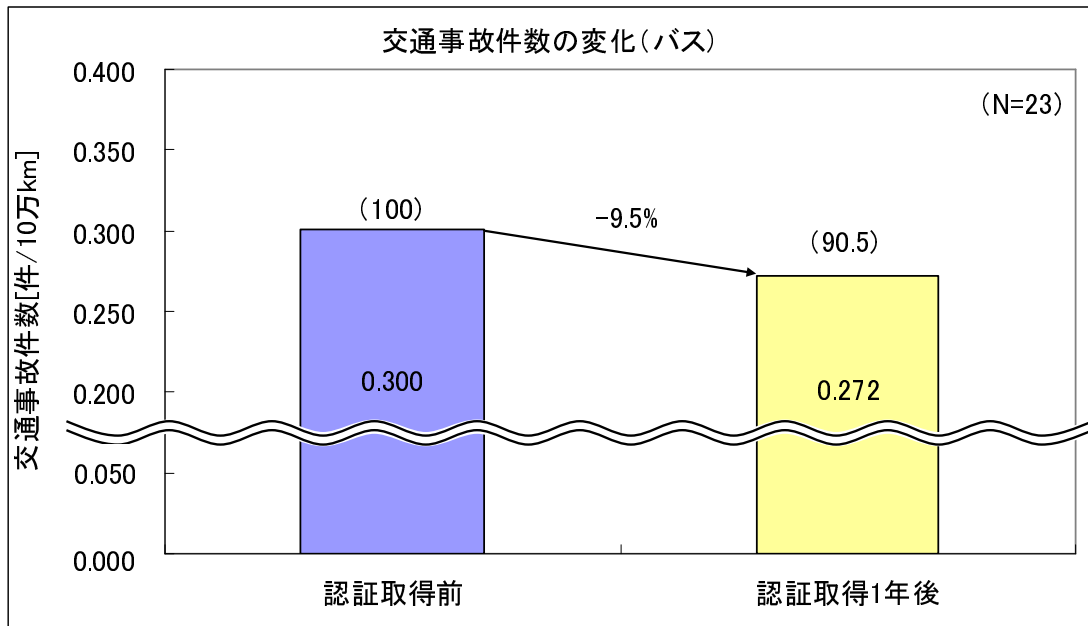
■ トラック、バス、タクシー 走行距離10万kmあたり交通事故発生件数の変化 (表3)

	トラック (N=395)	バス (N=23)	タクシー (N=47)
認証取得前発生件数	0.245	0.300	1.135
取得後1年目発生件数	0.182	0.272	1.015
改善率	25.9%減少	9.5%減少	10.5%減少

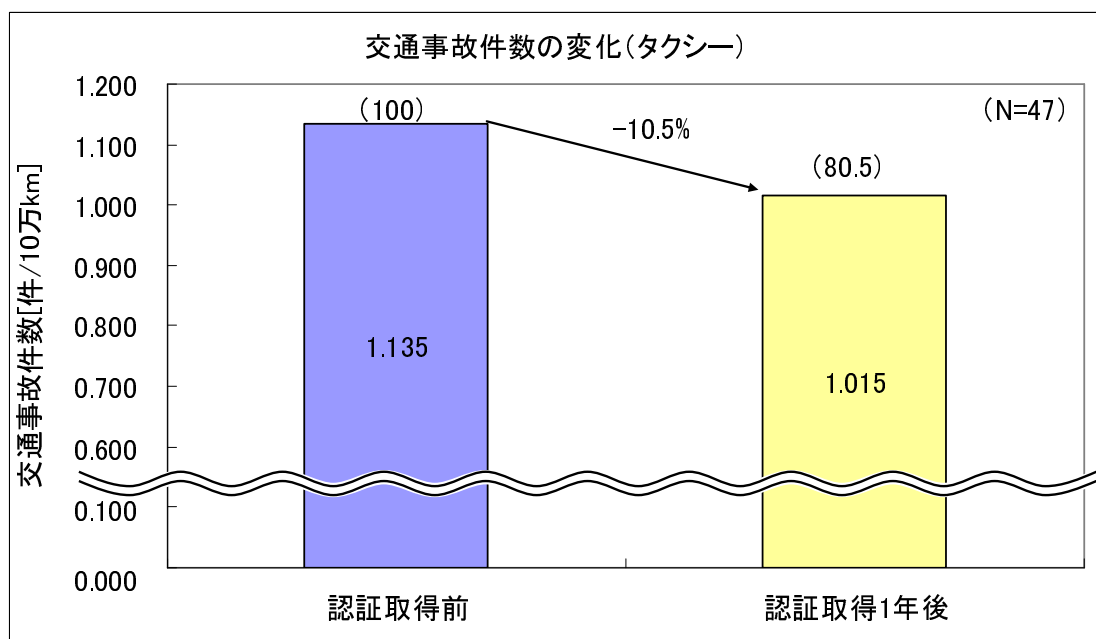
■ トラック (図11)



■ バス (図 12)



■ タクシー (図 13)



交通事故件数が減少した背景

アンケートの自由記述式の回答には、「エコドライブの徹底」、「ドライバーの意識の変化」、「スピード管理」、「安全教育の実施」などに変化があったとの意見が多く見られました。こうしたことが、交通事故件数の減少に結びついていると考えられます。

2.4 車両故障件数

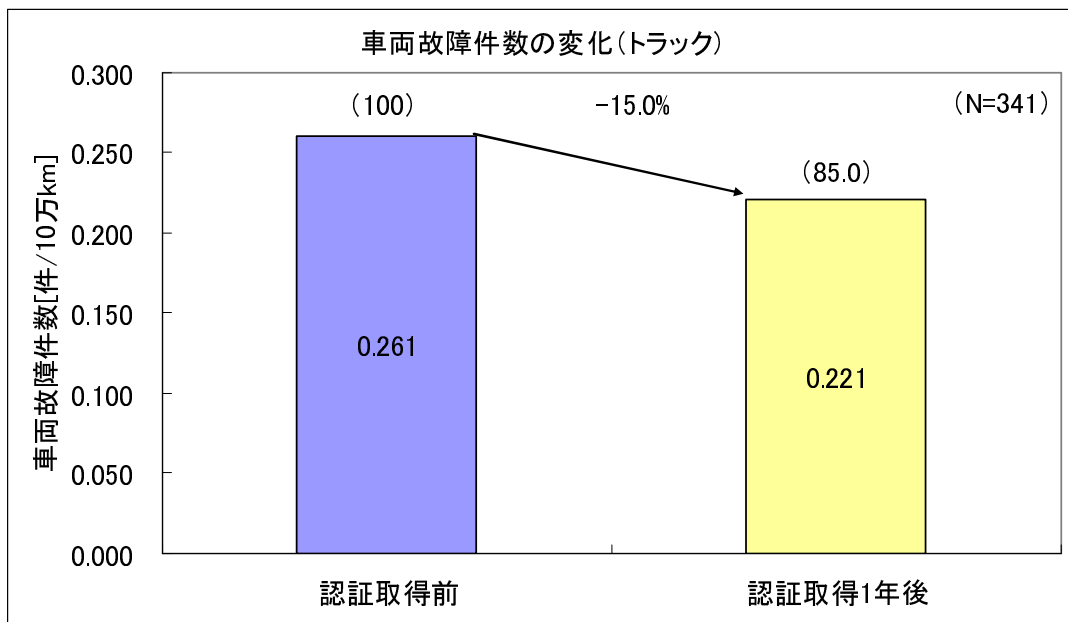
アンケートに回答のあった認証取得事業者の走行距離 10 万 km あたりの車両故障件数は、認証取得後 1 年目に前年比でトラック 15.0%、バス 9.2%、タクシー12.3% 減少しました。（表 4 および図 1 4～1 6）

認証取得事業者に対するアンケート結果によると、車両故障件数の減少は、トラック、バス、タクシーのいずれにおいても、認証取得によるメリットの上位に挙がっています。トラック事業者については「メリットあり」とした事業者が半数以上にのぼりました。（アンケート結果については、13 ページ以降に掲載）

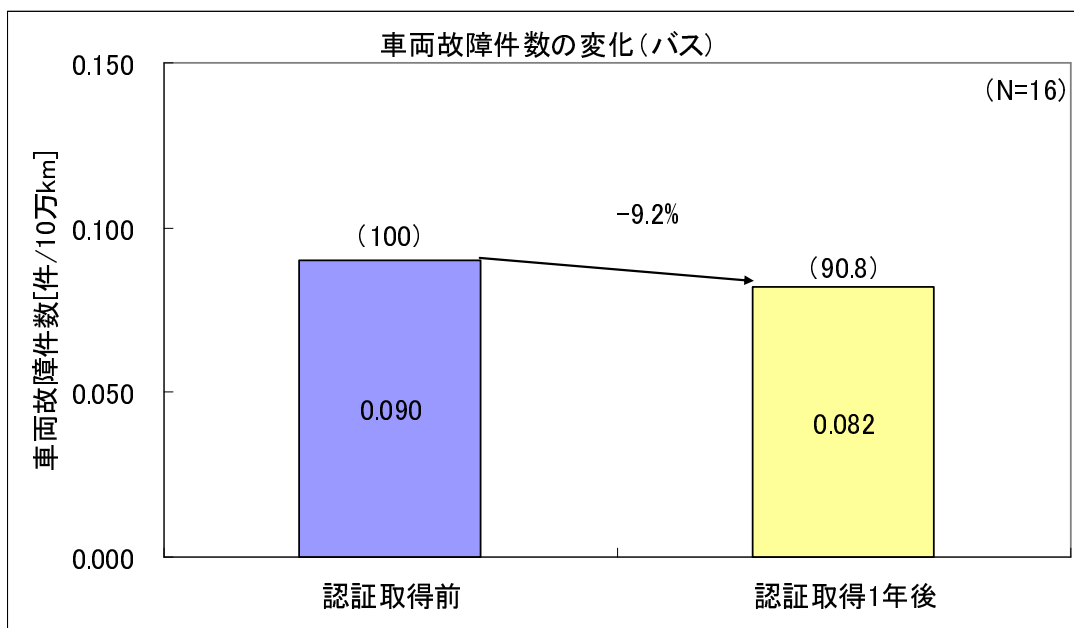
■ トラック、バス、タクシー走行距離 10 万kmあたり車両故障発生件数の変化 (表 4)

	トラック (N=341)	バス (N=16)	タクシー (N=31)
認証取得前発生件数	0.261	0.090	0.202
取得後 1 年目発生件数	0.221	0.082	0.177
改善率	15.0%減少	9.2%減少	12.3%減少

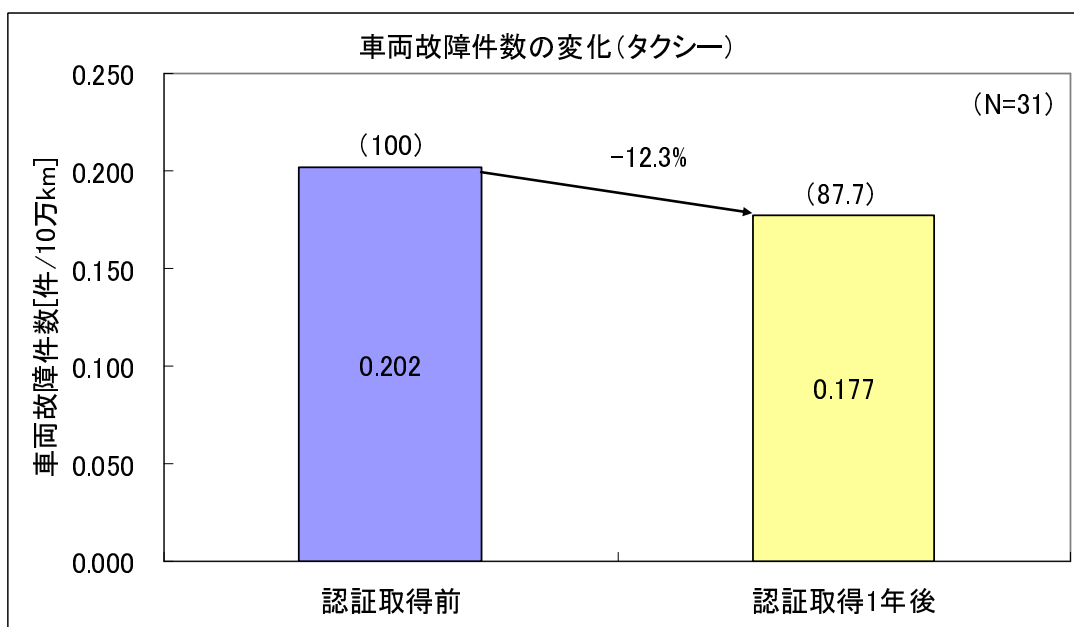
■ トラック (図 1 4)



■ バス (図15)



■ タクシー (図16)



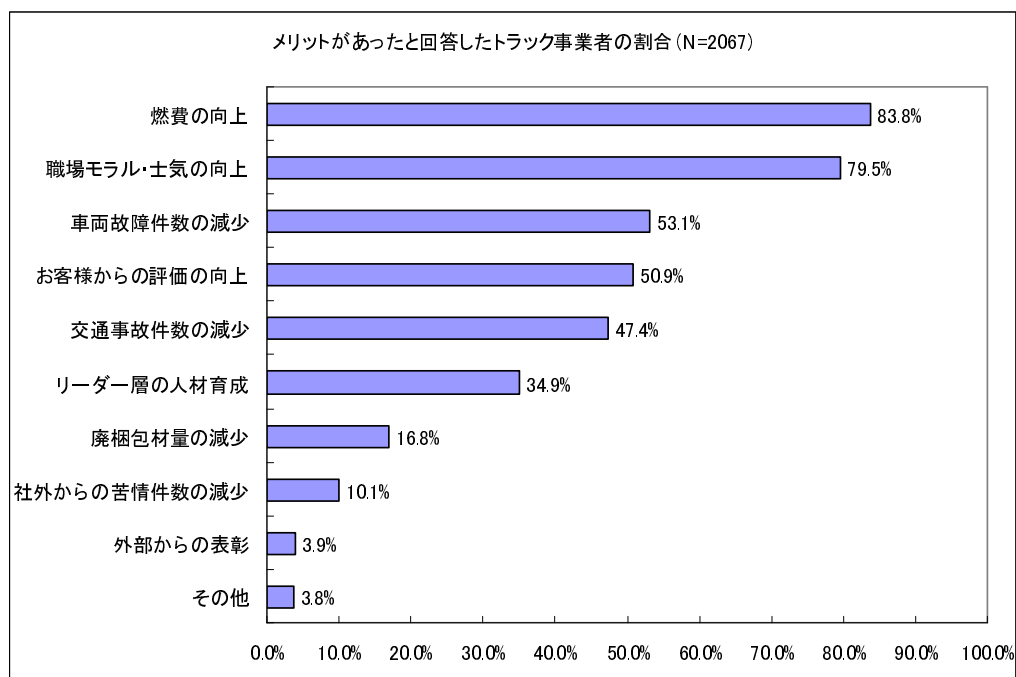
車両故障件数が減少した背景

アンケートの自由記述式の回答には、「グリーン経営の活動を通じて、整備意識が向上し、点検・整備の徹底がはかられた」、「エコドライブの徹底により車両に負担をかける運転をしなくなった」、「異常の早期発見」などに変化があったとの意見が多く見られました。こうしたことが、車両故障件数の減少に結びついていると考えられます。

2.5 認証取得事業者の声

認証取得事業者に対するアンケート結果から、認証取得事業者は「燃費の向上」、「交通事故件数の減少」、「車両故障件数の減少」といった当初から期待された効果に加え、「職場モラル・士気の向上」、「お客様からの評価の向上」、「リーダー層の人材育成」といった副次的なメリットも感じていることがわかりました。（図17～19）

■ トラック事業者（図17）



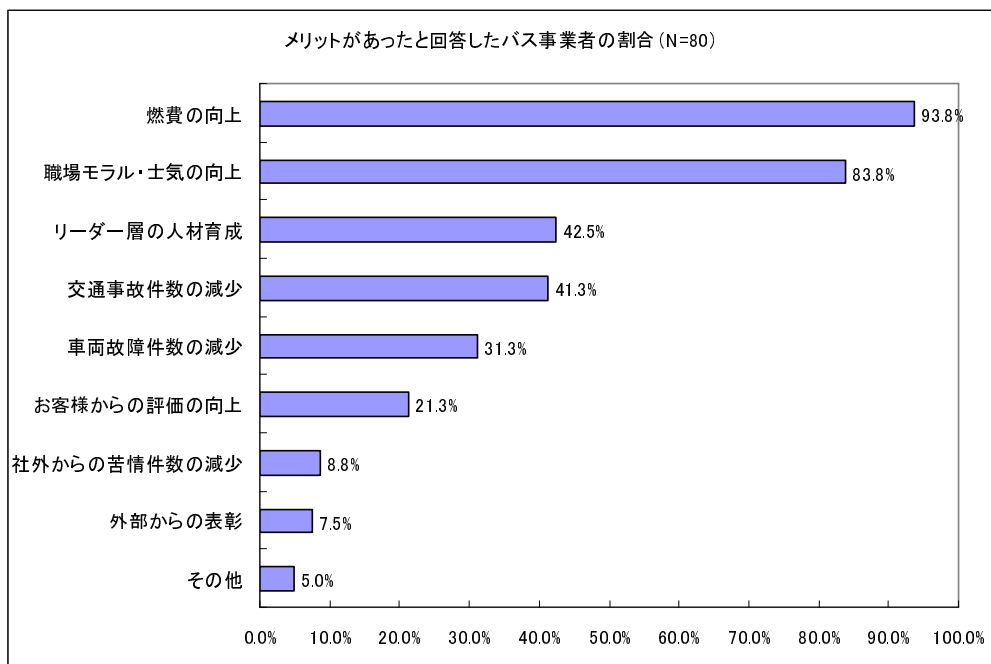
お客様からの評価向上について寄せられたトラック事業者の声

認証取得事業者に対するアンケート結果から、お客様からの評価向上についてメリットがあったと回答したトラック事業者は、2,067 事業者中 1,051 事業者 (50.9%) でした (図17)。

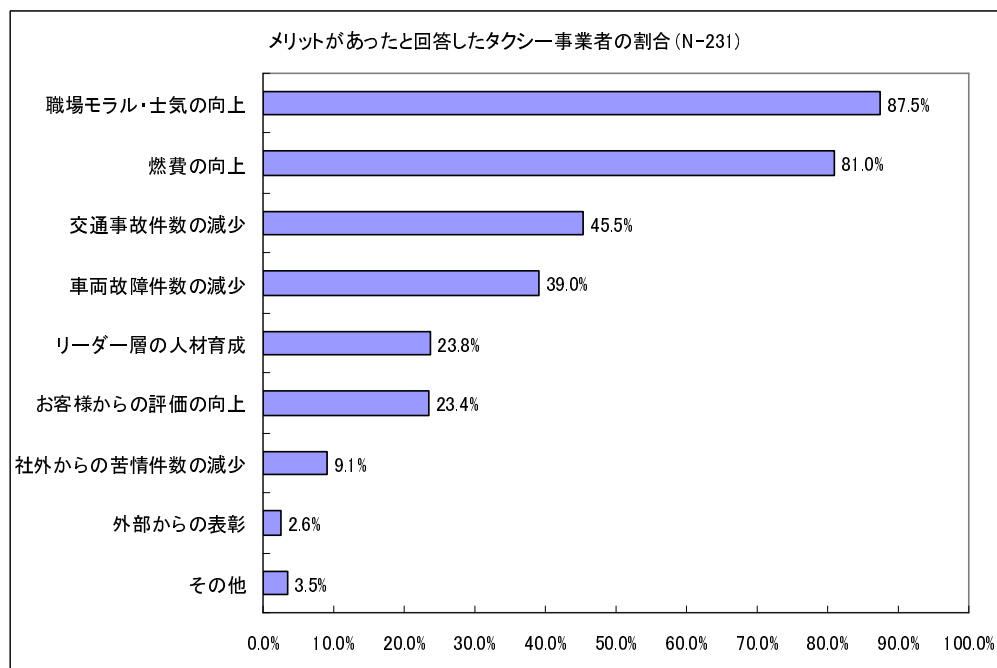
この中から具体的な事業者の声を上げると次のようなものがありました。

- ・取引条件にグリーン経営認証取得、取得で評価向上、業務の継続維持が確実にになった
 - ・業量の増加や新規顧客の獲得につながった
 - ・料金や業務上の便宜、優遇につながった
- など

■ バス事業者 (図18)



■ タクシー事業者 (図19)



参考資料 1 認証取得事業者の属性

(1) グリーン経営認証取得事業者数

グリーン経営認証取得事業者数と全国の事業者数、その割合は次の通りです。

表 1 事業者数

	認証取得事業者 平成 21 年 3 月 31 日現在		全国の事業者 平成 18 年 3 月 31 日現在 国土交通省自動車交通局調べ	認証取得事業者率
	名寄せ後(注1)	名寄せ前		
トラック	2,097 社	2,637 事業者	62,056 社	3.4%
バス	72 社	100 事業者	4,436 社	1.6%
タクシー	188 社	203 事業者	10,455 社	1.8%

(注 1) 1 つの会社で複数の申請を提出して認証取得している場合、まとめて 1 社と数えた数字。

表 2 都道府県別認証取得事業所数 (平成 21 年 3 月 31 日現在)

	トラック	バス	タクシー		トラック	バス	タクシー
北海道	164	8	1	滋賀県	62	6	0
青森県	26	0	0	京都府	62	1	9
岩手県	42	0	0	大阪府	257	4	11
宮城県	101	12	0	兵庫県	137	1	0
秋田県	47	1	0	奈良県	28	2	8
山形県	26	0	0	和歌山県	8	0	0
福島県	86	2	1	近畿計	554	14	28
東北計	328	15	1	鳥取県	12	0	0
茨城県	72	3	0	島根県	12	3	0
栃木県	65	1	1	岡山県	83	10	5
群馬県	108	3	0	広島県	100	13	0
埼玉県	222	13	14	山口県	60	4	0
千葉県	200	0	12	中国計	267	30	5
東京都	314	48	130	徳島県	19	0	0
神奈川県	247	10	29	香川県	35	1	1
山梨県	14	8	3	愛媛県	99	0	1
関東計	1,242	86	189	高知県	7	0	0
新潟県	95	2	5	四国計	160	1	2
富山県	95	0	2	福岡県	162	35	4
石川県	54	2	3	佐賀県	31	2	0
長野県	78	4	3	長崎県	25	0	0
北信越計	322	8	13	熊本県	36	1	2
福井県	46	9	9	大分県	36	0	1
岐阜県	69	0	5	宮崎県	25	0	0
静岡県	302	27	22	鹿児島県	43	0	0
愛知県	417	5	71	九州計	358	38	7
三重県	117	1	0	沖縄県	1	0	0
中部計	951	42	107	合計	4,347	242	353

(2) グリーン経営認証取得事業者の保有台数

グリーン経営認証取得事業者の保有台数と全国の保有台数、その割合は次の通りです。

表3 保有台数

	認証取得事業者 平成21年 3月31日現在	全国の事業者	認証取得 事業者の 保有率	備考
トラック	118,630 台	1,218,014 台 (注1)	10.1%	(注1)：国土交通省ホームページ『交通関係統計資料集』より、営業用トラックの登録台数から営業用トレーラーの登録台数を除き、営業用特種用途車登録台数を加えたものであり、営業用軽貨物自動車の登録台数は含んでいない。平成19年3月31日現在の保有台数。
バス	14,281 台	105,770 台 (注2)	13.3%	(注2) 国土交通省ホームページ『交通関係統計資料集』より。平成19年3月31日現在の保有台数
タクシー	25,825 台	227,252 台 (注3)	11.3%	(注3) 平成20年3月末現在（社団法人全国乗用自動車連合会調べ）

表4 都道府県別認証取得事業者車両保有台数（平成21年3月31日現在）

	トラック			バス			タクシー		
	全事業者の 車両保有台数※ 1	認証事業所の 車両保有台数	割合	全事業者の 車両保有台数※ 2	認証事業所の 車両保有台数	割合	全事業者の 車両保有台数※ 3	認証事業所の 車両保有台数	割合
北海道	61,699	3,765	6.1%	6,814	708	10.4%	12,033	65	0.5%
青森県	13,575	618	4.6%	1,711	0	0.0%	3,186	0	0.0%
岩手県	12,737	1,063	8.3%	1,567	0	0.0%	2,555	0	0.0%
宮城県	25,262	3,392	13.4%	2,485	740	29.8%	4,842	0	0.0%
秋田県	8,766	1,237	14.1%	1,039	141	13.6%	1,665	0	0.0%
山形県	10,078	830	8.2%	735	0	0.0%	1,428	0	0.0%
福島県	20,944	2,357	11.3%	2,049	35	1.7%	2,900	50	1.7%
東北計	91,362	9,497	10.4%	9,586	916	9.6%	16,576	50	0.3%
茨城県	38,894	1,883	4.8%	3,351	44	1.3%	3,348	0	0.0%
栃木県	22,487	1,507	6.7%	1,763	43	2.4%	2,135	73	3.4%
群馬県	23,449	3,291	14.0%	1,271	81	6.4%	2,051	0	0.0%
埼玉県	73,300	6,050	8.3%	4,498	1,083	24.1%	6,639	664	10.0%
千葉県	52,203	4,896	9.4%	4,786	0	0.0%	7,230	525	7.3%
東京都	101,602	7,348	7.2%	9,658	3,375	34.9%	41,751	12,084	28.9%
神奈川県	59,261	5,730	9.7%	6,570	671	10.2%	11,309	1,844	16.3%
山梨県	7,173	299	4.2%	813	255	31.4%	1,154	110	9.5%
関東計	378,369	31,004	8.2%	32,710	5,552	17.0%	75,617	15,300	20.2%
新潟県	22,241	3,559	16.0%	2,186	109	5.0%	3,428	141	4.1%
富山県	13,292	2,916	21.9%	735	0	0.0%	1,204	61	5.1%
石川県	13,952	1,861	13.3%	1,280	85	6.6%	2,114	285	13.5%
長野県	16,839	1,895	11.3%	2,149	49	2.3%	3,355	107	3.2%
北信越計	66,324	10,231	15.4%	6,350	243	3.8%	10,101	594	5.9%
福井県	7,856	1,508	19.2%	827	315	38.1%	1,021	243	23.8%
岐阜県	21,447	2,270	10.6%	1,707	0	0.0%	2,606	419	16.1%
静岡県	40,066	8,937	22.3%	3,225	1,590	49.3%	5,748	1,095	19.1%
愛知県	73,700	12,653	17.2%	4,046	204	5.0%	9,981	4,739	47.5%
三重県	21,248	2,964	13.9%	1,313	27	2.1%	1,623	0	0.0%
中部計	164,317	28,332	17.2%	11,118	2,136	19.2%	20,979	6,496	31.0%
滋賀県	12,645	1,199	9.5%	1,081	444	41.1%	1,263	0	0.0%
京都府	22,377	1,288	5.8%	2,364	60	2.5%	7,147	1,061	14.8%
大阪府	82,026	6,004	7.3%	5,612	231	4.1%	19,128	1,083	5.7%
兵庫県	41,184	3,983	9.7%	4,190	55	1.3%	8,483	0	0.0%
奈良県	11,197	977	8.7%	1,054	227	21.5%	1,265	353	27.9%
和歌山県	9,047	187	2.1%	765	0	0.0%	1,787	0	0.0%
近畿計	178,476	13,638	7.6%	15,066	1,017	6.8%	39,073	2,497	6.4%
鳥取県	5,259	232	4.4%	607	0	0.0%	777	0	0.0%
島根県	6,148	284	4.6%	753	153	20.3%	1,385	0	0.0%
岡山県	23,599	2,233	9.5%	1,718	478	27.8%	3,583	349	9.7%
広島県	29,984	3,074	10.3%	3,163	571	18.1%	6,155	0	0.0%
山口県	13,458	1,695	12.6%	1,283	157	12.2%	2,620	0	0.0%
中国計	78,448	7,518	9.6%	7,524	1,359	18.1%	14,520	349	2.4%
徳島県	6,709	639	9.5%	726	0	0.0%	1,240	0	0.0%
香川県	11,586	1,008	8.7%	705	10	1.4%	1,635	19	1.2%
愛媛県	14,099	3,274	23.2%	1,003	0	0.0%	2,419	28	1.2%
高知県	6,414	195	3.0%	674	0	0.0%	1,509	0	0.0%
四国計	38,808	5,116	13.2%	3,108	10	0.3%	6,803	47	0.7%
福岡県	46,005	4,136	9.0%	4,646	2,271	48.9%	11,241	279	2.5%
佐賀県	8,883	1,014	11.4%	738	52	7.0%	1,301	0	0.0%
長崎県	8,930	692	7.7%	2,090	0	0.0%	3,255	0	0.0%
熊本県	13,939	1,101	7.9%	1,572	17	1.1%	3,940	115	2.9%
大分県	8,686	865	10.0%	1,054	0	0.0%	2,519	33	1.3%
宮崎県	9,389	615	6.6%	838	0	0.0%	2,398	0	0.0%
鹿児島県	16,128	1,082	6.7%	2,139	0	0.0%	4,131	0	0.0%
九州計	111,960	9,505	8.5%	13,077	2,340	17.9%	28,785	427	1.5%
沖縄県	6,133	24	0.4%	1,621	0	0.0%	4,273	0	0.0%
合計	1,175,896	118,630	10.1%	106,974	14,281	13.3%	228,760	25,825	11.3%

(3) 従業員規模別事業者数 及び 資本金規模別事業者数

グリーン経営認証取得事業者の、従業員規模別の事業者割合及び資本金規模別の事業者割合は次の通りです。

①トラック

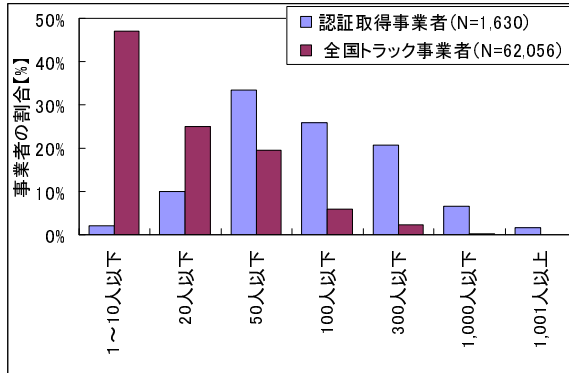


図1 グリーン経営認証取得事業者の従業員規模別の事業者割合

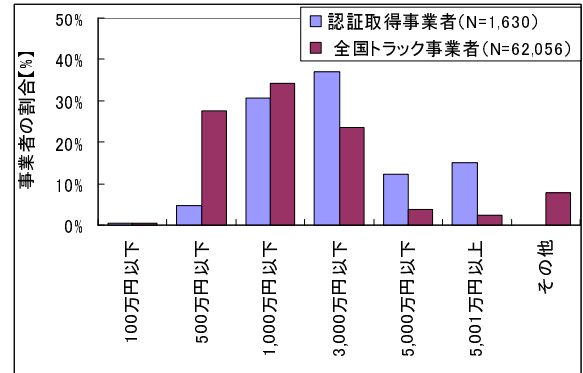


図2 グリーン経営認証取得事業者の資本金規模別の事業者割合

N=1,630社：平成20年12月26日現在の認証登録事業者（名寄せ後）

②バス

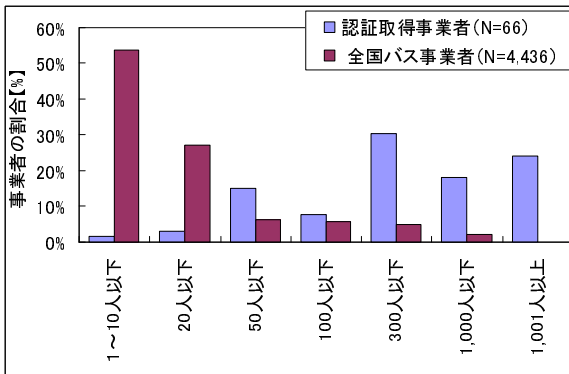


図3 グリーン経営認証取得事業者の従業員規模別の事業者割合

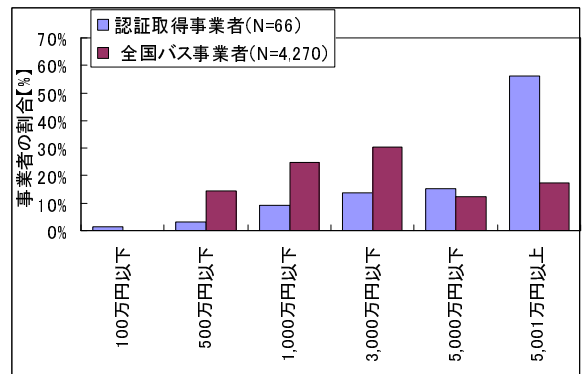


図4 グリーン経営認証取得事業者の資本金規模別の事業者割合

N=66社：平成20年12月26日現在の認証登録事業者（名寄せ後）

③タクシー

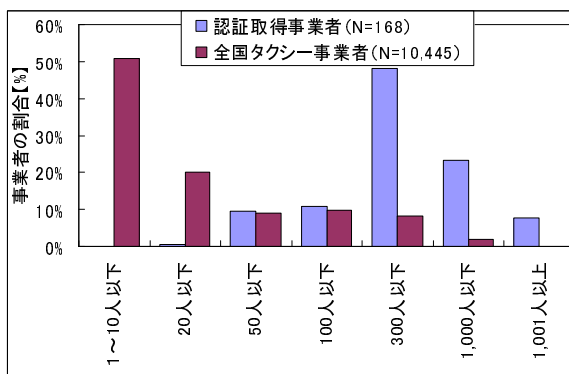


図5 グリーン経営認証取得事業者の従業員規模別の事業者割合

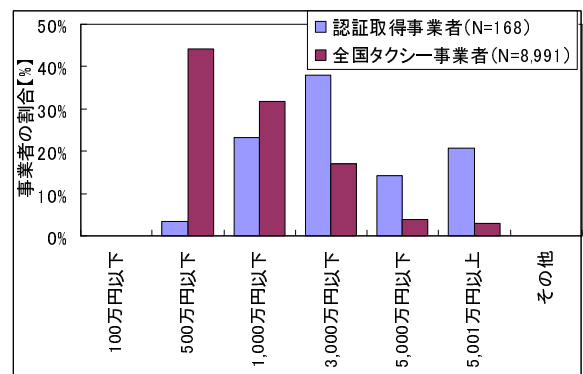


図6 グリーン経営認証取得事業者の資本金規模別の事業者割合

N=168社：平成20年12月26日現在の認証登録事業者（名寄せ後）

参考資料2 認証取得による効果検討の補足説明

(1) 今回の集計では考慮されていない因子

今回の集計では、グリーン経営認証制度のチェックリスト及びアンケートで得られるデータ範囲で集計を行っているため、考慮できなかった因子があります。これらの考慮できなかった因子を集計項目ごとに整理しました。

① 燃費、CO₂の排出量

- ・ 認証取得前後での、積載率の変化（トラック）
- ・ 認証取得前後での、実車率の変化
- ・ 認証取得前後での、車載重量の変化（トラック）
- ・ 認証取得前後での、積荷の種類の変化（トラック）
- ・ 認証取得前後での、ルートの変化
- ・ 認証取得前後での、車齢分布の変化
- ・ 認証取得前後での、軽油価格の変化（トラック、バス）
- ・ 認証取得前後での、外部環境の変化（スピードリミッタ装着の義務化、排出ガス規制の強化、軽油の低硫黄化など）

② 交通事故件数

- ・ 事業者ごとの交通事故算入基準の相違

③ 車両故障件数

- ・ 事業者ごとの車両故障算入基準の相違

(2) 燃費、CO₂排出量の集計方法

今回の集計では、データ期間が短いものや他のデータと極端に相違しているものなど集計に適さないとと思われるデータを（3）検討項目別のデータ抽出の条件により抽出したうえで、以下の方法で集計しています。

① 燃費 認証前後の比較（平均燃費の変化）

$$\{ \text{更新審査時の平均燃費 (ア)} \div \text{新規申請時の平均燃費 (イ)} - 1 \} \times 100$$

- (ア) 更新審査時の平均燃費
抽出した事業者ごとの燃費の平均値
- (イ) 新規申請時の平均燃費
抽出した事業者ごとの燃費の平均値

② 認証取得2年後のCO₂排出削減率

$$\{ \text{更新審査時の年間CO}_2\text{排出量 (ア)} \div \text{新規申請時の年間CO}_2\text{排出量 (イ)} - 1 \} \times 100$$

(ア) 更新審査時の年間CO₂排出量

燃費の前後比較の対象となった事業者の新規申請時の年間走行距離*の合計 ÷ 燃費の前後比較の対象となった事業者の更新審査時の燃費（対象事業者の走行距離合計 ÷ 対象事業者の燃料使用量合計） × 二酸化炭素排出係数（トラック・バス：2.62kg/CO₂-ℓ、タクシー：1.77kg/CO₂-ℓ）

*走行距離が1年に満たない事業者のデータは年間走行距離に換算

(イ) 新規申請時の年間CO₂排出量

燃費の前後比較の対象となった事業者の年間燃料使用量*の合計 × 二酸化炭素排出係数（トラック・バス：2.62kg/CO₂-ℓ、タクシー：1.77kg/CO₂-ℓ）

*燃料使用量が1年に満たない事業者のデータは年間燃料使用量に換算

③ 全事業者の認証取得2年後の年間CO₂排出削減量推計

前後比較の対象となった事業者の2年後の年間CO₂排出削減量(②ア-②イ)×新規申請時の全登録事業者の年間走行距離合計*÷新規審査申請時の前後比較の対象となった事業者の年間走行距離合計*

*走行距離が1年に満たない事業者のデータは年間走行距離に換算

④ 全国平均燃費との比較での加重平均値の算出方法

全国平均燃費データには加重平均値の算出基礎となる最大積載量別総走行距離、総燃料消費量データがないため認証取得事業者の事業者の最大積載量別走行距離を用いて、全国平均燃費の加重平均値を次の通り算出しました(表4)。

表4 認証取得トラック事業者の平均燃費と全国平均との比較

最大積載量	認証取得事業者				全国の事業者	
	走行距離 [km](a)	燃料使用量 [L](b)	燃費 [km/L] (c)=(a)/(b)	全国平均を100とした時の指数	全国平均燃費 [km/L] (d)	燃料使用量(推定値) [L] (e)=(a)/(d)
1t未満	15,102,085	1,566,851	9.64	103.43	9.32	1,620,395
1t以上2t未満	131,762,434	16,857,633	7.82	126.33	6.19	21,286,338
2t以上4t未満	1,281,219,836	219,935,669	5.83	127.29	4.58	279,742,322
4t以上6t未満	144,088,768	26,502,113	5.44	143.54	3.79	38,018,145
6t以上8t未満	174,411,619	42,104,053	4.14	122.49	3.38	51,601,071
8t以上10t未満	494,124,455	144,041,198	3.43	111.00	3.09	159,910,827
10t以上12t未満	421,178,757	118,988,856	3.54	122.49	2.89	145,736,594
12t以上17t未満	1,718,259,671	509,712,728	3.37	128.63	2.62	655,824,302
加重平均	4,380,147,625	1,079,709,101	4.06	125.31	3.24	1,353,739,994

- ⑤ 燃費の前後比較と全国平均との比較で使用した燃費データの時期
 それぞれの比較で使用している燃費データのおおよその時期は次の通りです（表 5）。

表 5 燃費の前後比較と全国平均との比較で使用しているデータ時期

データ年度 認証 取得年度	平成 14 年	平成 15 年	平成 16 年	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年
平成 15 年	認証前 ◎ ←	1 年後 ○ →	2 年後 ◎	3 年後 ○	4 年後 ○	5 年後 ●
平成 16 年		認証前 ◎ ←	1 年後 ○ →	2 年後 ◎	3 年後 ○	4 年後 ●
平成 17 年			認証前 ◎ ←	1 年後 ○ →	2 年後 ◎	3 年後 ●
平成 18 年				認証前 ◎ ←	1 年後 ○ →	2 年後 ◎●
平成 19 年					認証前 ○	1 年後 ●
平成 20 年						認証前 ○

(3) 検討項目別のデータ抽出

① 燃費、CO₂ 排出量

【 認証取得前後での比較：8 トン以上のトラックの場合 】

- i) 新規申請時チェックリストの「8 トン以上」のトラックを保有する事業者のデータにおいて、
 - ・「8 トン以上」トラックに該当するデータを抽出します。
 - ・新規申請時保有台数が 1 台以下の場合削除します。
 - ・走行距離と燃料使用量を 12 ヶ月分有するデータを抽出します。
 - ・燃費の順位付けを行い、中央の 95%を採用します。
 （上下 2.5%ずつは、外れ値とみなして除外します）
- ii) 更新審査時チェックリストの「8 トン以上」のトラックを保有する事業者のデータにおいて、
 - ・「8 トン以上」トラックに該当するデータを抽出します。
 - ・更新審査時保有台数が 1 台以下の場合削除します。
 - ・燃費の順位付けを行い、中央の 95%を採用します。
 （上下 2.5%ずつは、外れ値とみなして除外します。）
- iii) i)と ii)の抽出データのマッチングを行います。
 （ i) と ii) の両方でデータが抽出された事業者のみが検討対象となります。）
- iv) マッチング後の iii)のデータについて、
 - ・営業用車両保有台数の前後の変化が±30%以内を採用します。
 （それ以上の変動は、業務形態が大幅に変化したものとみなして除外します）
 - ・燃費の改善率の順位付けを行い、中央の 95%を採用します。
 （上下 2.5%ずつは、外れ値とみなして除外します）

【 認証取得前後での比較：8 トン未満のトラックの場合 】

新規申請時及び更新審査時のチェックリストの「8 トン未満」のトラックを保有する事業者のデータにおいて、①と同様の抽出作業を行います。

【 認証取得前後での比較：バスの場合 】

新規申請時及び更新審査時のチェックリストの営業用車両を保有する事業者のディーゼル車のデータにおいて、①と同様の抽出作業を行います。

【 認証取得前後での比較：タクシーの場合 】

新規申請時及び更新審査時のチェックリストの営業用車両を保有する事業者のLPG車のデータにおいて、①と同様の抽出作業を行います。

【 全国平均との比較：トラックのみ 】

定期審査及び更新審査時のチェックリストの内、改正省エネルギー法の車種区分を採用したバージョンでの提出を行った事業者のデータにおいて、

- ・改正省エネ法の統計値の3分の1以下の燃費データを外れ値とみなして除外します。
- ・改正省エネ法の統計値の2倍以上の燃費データを外れ値とみなして除外します。

② 低公害車等の導入率

営業用車両保有台数の前後の変化が±30%以内を採用します。

(それより大きな変動は、業務形態が大幅に変化したものとみなして除外します。)

③ 交通事故件数

アンケートの設問内容が幾度か改良されており、交通事故件数が減少・増加の両ケースの情報を収集できるアンケート用紙への回答から、交通事故件数を集計します。走行距離あたりの件数に換算するにあたっては、チェックリストのデータから、走行距離を得ています。台あたり走行距離が前年より3倍以上になったものと1/3以下になっているデータを外れ値とみなして除外しています。また、交通事故件数と走行距離データの計測期間が9ヶ月未満のものも除外しています。

④ 車両故障件数

アンケートの設問内容が幾度か改良されており、車両故障件数が減少・増加の両ケースの情報を収集できるアンケート用紙への回答から、車両故障件数を集計します。走行距離あたりの件数に換算するにあたっては、チェックリストのデータから、走行距離を得ています。台あたり走行距離が前年より3倍以上になったものと1/3以下になっているデータを外れ値とみなして除外しています。また、車両故障件数と走行距離データの計測期間が9ヶ月未満のものも除外しています。

⑤ 認証取得事業者の声

メリットについて、重視する順に最大5つまで回答を求める設問となったバージョンのアンケートの回答データのみを集計します。

参考資料3 行政等による認証取得事業者への優遇、普及支援策

① 改正省エネルギー法に基づく告示で荷主の配慮を求める

改正省エネルギー法は平成18年4月から施行され、新たに運輸部門が規制対象になった。経済産業省・国土交通省告示第4号において、荷主に関しての判断基準が示され、配慮事項として「環境に配慮している貨物輸送事業者（ISO14001、グリーン経営認証の取得した貨物輸送事業者をいう。）を選定する」ことが明記されている。

② グリーン購入法の特定調達品目に輸配送、貸切バス、タクシーが追加

グリーン購入法（国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律）の平成19年度基本方針が平成19年2月20日閣議決定され、特定調達品目として【輸配送】※が追加された。また、20年度基本方針が平成20年2月5日閣議決定され、【貸切バス・タクシー】が追加された。

判断基準として、「エコドライブを推進するための措置が講じられていること」などの措置が「第三者により客観的な立場から審査されていること」とあり、グリーン経営認証取得事業者が概ねこれに該当する。

※ グリーン購入の対象となる輸配送業務：国内向け信書、宅配便、小包郵便物、メール便

③ 天然ガス自動車やハイブリッド自動車導入助成制度の緩和要件

国土交通省では、低公害車の普及促進のため、通常車両価格との差額の一部を助成する制度を実施しているが、平成19年度からグリーン経営認証取得事業者は台数制限などの補助要件が緩和された。

④ 「改定京都議定書目標達成計画」（平成20年3月28日閣議決定）

『燃費の向上など一定の優れた環境取組を実施している運輸事業者を認定する「グリーン経営認証制度」については、認定事業者の平均燃費の向上に貢献してきており、今後更なる普及を促進する』とされている。

⑤ 認証取得に向けた助成制度の拡大

グリーン経営認証取得事業者の拡大に向け、認証取得費用の助成制度を設けグリーン経営の取組みを支援する自治体や業界団体が増加している。

（4自治体、30トラック協会）

参考資料 4 燃費に影響しうる外部環境の変化

今回のデータ収集期間には、次のような燃費に影響しうる外部環境の変化がありました。このうち、④⑤⑧⑩を除く 9 件は大気汚染対策として実施されたものですが、燃費の観点からは悪化の要因となりうるものです。

	年月	外部環境の変化
①	平成 14 年 ～	● 新短期規制対応車両の販売開始 短期規制と比較して排気中の微粒子状物質 (PM) を 75%、窒素酸化物 (NOx) を 45% 低減。
②	平成 15 年 ～	● 超低 PM 車の販売開始 短期規制と比較して排気中の微粒子状物質 (PM) を 94% 低減した車両。
③	平成 15 年 4 月～	● 低硫黄軽油 (50ppm) の供給開始 排気中の硫黄酸化物 (SOx) の原因となる軽油中の硫黄分を 50ppm まで低減。
④	平成 15 年 4 月～	● アイドリングストップ補助装置補助事業 (財省エネルギーセンター) 開始 タクシー、トラックなどに装着されているアイドリングストップ装置に対する助成制度が開始された。
⑤	平成 15 年 9 月～	● 大型トラックへの速度抑制装置 (スピードリミッタ) 装着規制の施行 新車は 15 年 9 月から、使用過程車は以後 3 年間で順次適用された。
⑥	平成 15 年 10 月～	● 自動車 NOx・PM 法規制の開始 大都市域に本拠を置く車両に関して、排気中の窒素酸化物 (NOx) 及び微粒子状物質 (PM) の濃度が長期規制排出基準値を満たさない車両の車検継続が認められなくなった。
⑦	平成 15 年 10 月～	● 1 都 3 県での条例によるディーゼル車運行規制の開始 東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県で、排気中の微粒子状物質 (PM) に関して長期規制排出基準値を満たさないディーゼル車の運行規制が開始。事業者は、排出ガス減少装置 (酸化触媒、DPF 等) 装着による対応を迫られることとなった。
⑧	平成 15 年 10 月～	● 省エネ法に基づく LP ガス乗用自動車の燃費基準 (トップランナー基準) 適用開始 燃費のいい LP ガス乗用車の開発普及を目指し、平成 22 年度までに平成 11 年度と比較して約 11.4% 向上させることを目標に燃費基準が設定され、平成 22 年度までに平均燃費値を基準値以上にするよう燃費性能を改善することなどが求められる
⑨	平成 16 年 10 月～	● 低硫黄軽油 (10ppm) の供給開始 排気中の硫黄酸化物 (SOx) の原因となる軽油中の硫黄分を 10ppm まで低減。
⑩	平成 16 年 10 月～	● 兵庫県での条例による大型ディーゼル車運行規制の開始 兵庫県で、排気中の窒素酸化物 (NOx) 及び微粒子状物質 (PM) に関して長期規制排出基準値を満たさない大型ディーゼル車の運行規制が開始。
⑪	平成 17 年 ～	● 新長期規制対応車両の販売開始 短期規制と比較して排気中の微粒子状物質 (PM) を 96%、窒素酸化物 (NOx) を 66% 低減。

⑫	平成 18 年 4 月～	<ul style="list-style-type: none"> ● 東京都、埼玉県でのディーゼル車運行規制強化 東京都と埼玉県で、排気中の微粒子状物質（PM）に関して新短期制排出基準値を満たさない大型ディーゼル車の運行規制が開始。
⑬	平成 18 年 4 月～	<ul style="list-style-type: none"> ● 重量車（車両総重量 3.5 t 超）の燃費基準（トップランナー基準）が策定 燃費のいいトラック、バスの開発普及を目指し、平成 27 年度までに平均燃費値を基準値以上にするよう燃費性能を改善することなどが求められる。
⑭	平成 21 年 1 月～	<ul style="list-style-type: none"> ● 大阪府でのディーゼル車等運行規制の開始 大阪府で排気中の窒素酸化物（NOx）及び微粒子状物質（PM）に関して長期規制排出基準値を満たさないディーゼル車等の運行規制が開始。

参考資料 5 グリーン経営認証のチェック項目

グリーン経営認証のチェック項目には、グリーン経営を進めるために取り組むべき様々な活動の中から、すべての事業者にぜひとも取り組んでいただきたい項目を事業の特性にあわせ、具体的に実効性のある取組み内容を取り上げています。

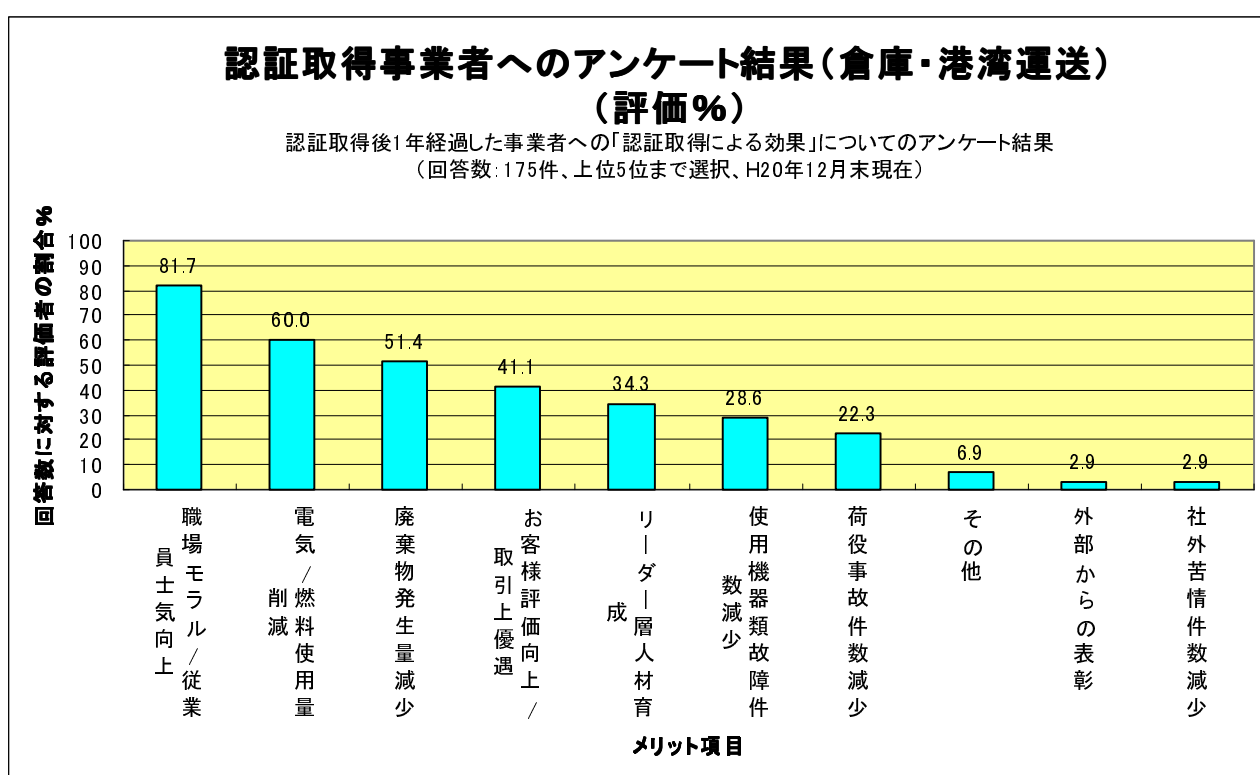
大項目	小項目	トラック	バス	タクシー
1. 環境保全のための 仕組み・体制の整備	・環境方針	○	○	○
	・行動計画の作成・見直し	○	○	○
	・推進体制	○	○	○
	・従業員に対する環境教育	○	○	○
2. エコドライブの実施	・燃費に関する定量的な目標の設定等	○	○	○
	・エコドライブのための実施体制	○	○	○
	・アイドリングストップの励行	○	○	○
	・推進手段等の整備	○	○	○
3. 低公害車の導入	・低公害車等の導入目標の設定と取組		○	○
	・最新規制適合ディーゼル車の導入目標 の設定と取組	○	○	
	・地域で定める低公害車等に関する制度 への取組	○	○	
4. 自動車の点検・整備	・点検・整備のための実施体制	○	○	○
	・車両の状態に基づく適切な点検・整備	○	○	○
	・法定点検に加えて、環境に配慮した独 自の基準による点検・整備の実施	○	○	○
5. 廃棄物の適正処理 およびリサイクルの 推進	・廃棄物に関する従業員教育	○	○	○
	・廃棄物に関する適正な管理	○	○	○
6. 空車走行距離の削 減および効率的走 行の推進	・空車走行距離の削減			○
	・効率的走行の推進			○
7. 管理部門(事務所) における環境保全の 推進	・管理部門(事務所)における環境保全	○	○	○

- 「1. 環境保全のための仕組み・体制の整備」の項目は、企業が環境保全の取組を一体となって進めるためには、まず、環境に関する方針を明確に示したうえで、責任者を決め、従業員教育を進めるなどの計画的な取組が必要であるとの観点から取り上げました。
- 「2. エコドライブの実施」と「4. 自動車の点検・整備」、「6. 空車走行距離の削減および効率的走行の推進」は、今、運送業界に期待されているCO₂や自動車排出ガスの削減対策を進めるうえで効果的であり、かつ、不可欠な取組です。また、経営と環境対策の両立を図るという観点からも重要な取組です。
- 「3. 低公害車の導入」は、CO₂や大気汚染物質の排出削減などについて、大きな環境改善効果が得られます。国土交通省、環境省、経済産業省が定めた「低公害車開発・普及アクションプラン」の趣旨を踏まえ、運輸業界でも率先して取り組むことが必要な項目として取り上げました。
- 「5. 廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進」は、車両の使用に伴う環境保全対策だけでなく、廃車等に際しての二次公害の防止や、資源の有効活用等も運輸業にとって重要な取組として取り上げたものです。
- 「7. 管理部門（事務所）における環境保全の推進」は、運輸部門の事業者で環境負荷が大きいものは車両の使用に伴うものですが、事務所での環境保全活動は、環境負荷の多寡にかかわらず環境経営の重要な要素であるため、取り上げています。

参考資料 6 倉庫・港湾運送事業での認証取得事業者の声

今回認証取得の効果としてとりまとめたものは、トラック、バス、タクシー事業でのものですが、認証の対象には、このほか倉庫、港湾運送、旅客船、内航海運事業があります。ただ、これらの事業に関しては対象となるデータが少なく公表できておりません。しかしながら、倉庫、港湾運送事業者の定期審査時のアンケートの集計結果をまとめておりますので、参考資料として、掲載いたします。これによると、認証取得事業者は「電気使用量、燃料使用量削減」、「廃棄物発生量減少」などといった当初から期待された効果に加え、「職場モラル・士気の向上」、「お客様からの評価向上」といった副次的なメリットも感じていることがわかりました。

今後は、このほか認証取得後「エネルギー使用原単位」の変化などの定量的な効果について、集計・分析をすすめていきます。



参考資料7 グリーン経営認証取得による効果検討委員会 委員名簿

本内容は、学識経験者、運輸事業者、同業界団体、関係省庁等からなる委員会「グリーン経営認証取得による効果検討委員会」を設置してご検討いただきました。

(平成21年3月現在)

委員長	石谷 久	慶應義塾大学大学院政策・メディア研究科特別研究教授
委員	稲永 弘	株式会社トーマツ審査評価機構代表取締役社長
	後藤 敏彦	環境監査研究会代表幹事
	大聖 泰弘	早稲田大学理工学術院教授
	豊田 榮次	社団法人全日本トラック協会専務理事
	永井 和夫	社団法人日本バス協会常務理事
	藤本 國男	三ツ矢観光自動車株式会社代表取締役
	堀 康紀	神奈川中央交通株式会社常務取締役
	麦田 耕治	日本通運株式会社環境・社会貢献部専任部長
	元崎 博臣	社団法人全国乗用自動車連合会常務理事
	横山 宏	社団法人産業環境管理協会企画参与

(以上五十音順)

	大塚 洋	国土交通省総合政策局環境政策課長
	矢作 伸一	国土交通省自動車交通局技術安全部環境課長
	山口 勝弘	国土交通省政策統括官付参事官(物流政策)
事務局	加藤 信次	交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部長
	反町 泰雄	交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部グリーン経営推進課長
	岡本 英晃	交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部交通環境企画課係長



交通エコロジー・モビリティ財団
Foundation for Promoting Personal Mobility and Ecological Transportation

交通環境対策部

〒102-0076

東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル3階

電話 03-3221-7636

FAX03-3221-6674